

Rhein

von km: 769,00 Krefeld

bis km: 857,40 Spyk'sche Fähre / Grenze zu NL

BUNDESWASSERSTRASSEN

- Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken



Quelle: Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik, Regensburg (Kartographie), zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt. W 162 s

— Hoheitsgrenze

----- Staatsgrenze

..... Landesgrenze

Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken

Seewasserstraßen des Bundes

Binnenwasserstraßen des Bundes

nicht klassifizierte BinWaStr

WaStr-Klasse I - III

WaStr-Klasse IV - VI

Auf der 88,4 km langen Strecke zwischen Krefeld (Rh/Km 769) und der deutsch-niederländischen Grenze (Rh/Km 857,40) besteht derzeit, wie auch auf dem restlichen Rhein eine Streckenkundepflicht. Die Strecke zwischen Krefeld und der Grenze ist breit und für große Fahrzeuge und Kombinationen freigegeben. Hier verkehren bis zum Hafen Huckingen Fahrzeugkombinationen bis zu einer Abmessung von 269,5 m x 22,90 m in der Bergfahrt und ab Huckingen zu Tal Kombinationen mit den Abmessungen 193 m x 34,35 m.

Eine Ausweisung des Rheins von Krefeld (Rh/Km 769) bis zur deutsch-niederländischen Grenze (Rh/Km 857,40) als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken ist gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2001/7/2397 für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich. Die Ursachen für solche Risiken sind

- häufig wechselnde Strömungsmuster und –geschwindigkeiten (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a)
- die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraßen und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b)
- das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraßen gerechtfertigt ist (Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe c)

Häufig wechselnde Strömungsmuster und –geschwindigkeiten:

Der Niederrhein ist gekennzeichnet durch deutliche Wasserstandsunterschiede zwischen Niedrigwasser und dem Höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW). Die Wasserstandsschwankungen betragen zum Beispiel in Duisburg ca. 9,70 m und in Emmerich ca. 8,70 m. Hiermit einhergehend verändern sich auch die Strömungsbilder und -geschwindigkeiten.

Dieses Kriterium trifft auf die Örtlichkeiten Hönnepe, Reeser Flutmulde (oberer Eingang), Obermörmter, Vynen, Xanten, Büderich, Ossenber, Milchplatz zu. Je nach Wasserstand ergeben sich unterschiedliche Strömungsmuster an Inseln, in Kurven und Nebenfahrwässern.

Die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraßen und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten:

Bei der Veränderung der Wasserstände wird auch das Fluss- und Landschaftsbild deutlich verändert. Aus diesem Grunde ist insbesondere bei Begegnungsverkehr und bei Überholvorgängen profunde Fahrerfahrung notwendig.

Das Vorhandensein angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf dieser Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten wird vom Gewerbe als unzureichend angesehen.

Das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraßen gerechtfertigt ist:

Zwischen Duisburg (Km.769) und der deutsch-niederländischen Grenze (Km. 857,40) ist mit der „geregelten Begegnung“ eine spezielle örtliche Verkehrsregelung vorhanden, welche aufgrund der vorliegenden hydromorphologischen Merkmale erforderlich ist.

Erforderlichkeit für die Sicherheit der Schifffahrt:

Die Ausweisung ist für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich.

Die Strecke ist aus mehreren Gründen nautisch anspruchsvoll:

Im Gegensatz zum Rhein auf der niederländischen Seite gilt auf diesem Abschnitt die sog. „geregelte Begegnung“, die eingeführt wurde, um die Unfallgefahr zu verringern. Sie führt dazu, dass weder der Berg- noch der Talfahrer die jeweilige Strömung optimal für sich nutzen kann und wertvolle nutzbare Fahrbahnbreite verloren geht. Insbesondere in den Streckenbereichen Kalkar/Reeser Welle, In der Krali/Grindort (Bereich Obermörmter), Xanten, Ossen-Rheinberg/Mehrumer Grund und Bereich Baerler Brücke driften die Talfahrer, je nach Wasserstand, sehr stark in die Außenkurven und somit in Richtung der bergwärtsfahrenden Schifffahrt.

Ein Schiffsführer ohne Streckenkenntnisse wird dazu neigen, diese Innengründe großzügig zu umfahren, weil er Angst hat, sich festzufahren. Dadurch besteht die Gefahr, in den Gegenverkehr zu geraten.

Schiffsführer ohne Streckenkenntnis werden bei sehr hohen Wasserständen von Querströmungen in Richtung überflutetes Land überrascht.

Aktuell weist die Wasserstraßenverwaltung für diesen Streckenabschnitt 10 Stellen mit nicht gekennzeichneten Fehlbreiten bis zu 35 m aus. Außerdem gibt es auf diesem Streckenabschnitt mindestens zwei Mittelgründe (Vynen und oberhalb Baerler Brücke).

Auch im Bericht „Der frei fließende Rhein - Relevante Niedrig- und Mittelwasserstände“ (Bericht BfG-1815) der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes aus dem Jahr 2014 wird ausgeführt:

„Den nautischen Problemstellen, Fehlbreiten und vor allem Mittelgründen, kommt eine besondere Betrachtung zu. Hier hat die Schifffahrt bestimmte Einschränkungen in Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, aber auch im Abladevolumen, hinzunehmen. Deswegen gilt das besondere Augenmerk diesen Problemstellen. Die Fehlbreiten werden zweimal im Jahr mittels Längspeilung erfasst und zusätzlich als Information zum Profil zur Analyse herangezogen.“

Die Fahrrinne ist auf der gesamten Strecke nicht dauerhaft durch Fahrrinnentonnen gekennzeichnet.

Bei Niedrigwasser fehlt einem ortsunkundigen Schiffsführer das Wissen, wo die nächste seichte Stelle kommt, um entsprechend vorausschauend die Fahrt zu verlangsamen und damit eine Grundberührung zu vermeiden oder der Gegenverkehr nicht zu beeinträchtigen oder zu gefährden.

Die oben aufgezeigten Risiken werden bei Dunkelheit und schlechter Sicht (Nebel) noch verstärkt. Das Radar allein ist keine Hilfe. Zur Auswertung und Umsetzung des Radarbildes ist Streckenkenntnis unbedingt erforderlich.

Der Unterschied zwischen der deutschen Niederrheinstrecke und der niederländischen (Waal) zeichnet sich durch folgende Punkte aus:

Die gesamte niederländische Strecke ist durchgängig mit Fahrrinnentonnen gekennzeichnet. Zusätzlich sind diese mit Blinkfeuer bei Dunkelheit ausgestattet. Die deutsche Strecke ist nicht ausgetonnt (einzige Ausnahme: Leuchtenburger Ort-Km 752); die Fahrrinne ist stattdessen mithilfe von Inland AIS („Automatic Identification System“) erkennbar. Ohne die Fahrrinnentonnen steht der Schifffahrt auf der deutschen Niederrheinstrecke neben der Fahrrinne auch das Fahrwasser zur Verfügung.

Die tiefe Fahrrinnenseite (Außenbucht) ist in den Niederlanden durchgängig mit festen Blinkfeuern ausgestattet.

Auf der niederländischen Strecke ist die Fahrrinne auf einer Länge von ca. 86 km mit ca. 70 Blinktonnen gekennzeichnet und zahlreichen unbeleuchteten Tonnen gekennzeichnet. Die tiefe Fahrrinnenseite (Außenbucht) ist auf dieser Strecke mit 87 Blinkfeuer ausgestattet. Dazu kommen noch die zahlreichen Blinkfeuer an den Ein- und Ausfahrten von Häfen und einmündenden Wasserstraßen. Ca. 48 km der Wasserstraße werden durch die Verkehrsposten mit Radar überwacht und stehen in Funkkontakt zu den Schiffen und geben bei Bedarf und Wunsch Hilfestellung und Auskunft. Eine Radarabdeckung und informelle Begleitung durch Verkehrsposten gibt es auf der deutschen Strecke nicht. Auf der deutschen Strecke zwi-

schen Duisburg und Emmerich gibt es lediglich vereinzelt (19 Stück) Orientierungsfeuer. Bis auf 4 Orientierungsfeuer im Reeser Bogen haben die übrigen keine bedeutende nautische Relevanz.